LA EVOLUCIÓN DE LOS FERROCARRILES URUGUAYOS
A TRAVÉS DE SU MATERIAL RODANTE (1867-1949)

Enrique Bianchi, Werther Halarewicz, Mario Marotti, Gunnar Gil

ABSTRACT

This paper presents the Uruguayan railways locomotive and rolling stock development between 1866 and 1949. Each adquisition obeys to route extensions, different kinds of traffics, or replacements of old material

Este trabajo describe el proceso de incorporación de material rodante en las diferentes empresas ferroviarias del país, asociándolo, en cada caso, al desarrollo de las mismas e indicando el motivo y sus principales características técnicas.

1.- Ferrocarril Central del Uruguay (FCCU)

A) De Montevideo a Durazno (1867-1874)

En 1866 el gobierno uruguayo otorgó a la "Compañía del Ferro Carril Central del Uruguay" (FCCU) una concesión para la construcción de la línea férrea de Montevideo a Durazno (205 km). Las obras se iniciaron el 25 de abril de 1867; el 27 de noviembre arribó al país la primera locomotora y la sección hasta Las Piedras (17 km) se inauguró el 1° de enero de 1869.

FCCU - El material rodante inicial 1867-1871					
Cant.	*Descripción*	*Número*	*Fabricante*	*Año*	*Observaciones*
Locomotoras					
2	A / 0-6-0ST	1-2	MW	1867/9	***Gral. Flores, Canelones***
2	B / 0-6-0	3-4	MW	1868	***Montevideo, Las Piedras***
1	E1 / 2-4-0	5	SS	1869	***La Florida***
Coches y salones					
8	coches 2 ej.	1-8	Mid	1867	*2 de 1ª, 4 de 2ª, 2 mixtos*
2	salones 4 ej.	-	BM	1867	*Futuros 42/43 (un 1ª, un 2ª)*
Furgones					
5	furgones 2 ej.	1-5	¿Mid?-BM	1867	
Vagones					
58	abiertos 2 ej.	1001-1058	Mid/RF/Ash	1867	*Numeración de 1889*
***Nota**: Cabe destacar la diferencia entre "coches" (vehículos con compartimientos) y "salones" (vehículos con los asientos a lo largo de un único pasillo central).*					

La prosecución de la línea sólo se logró mediante la emisión de títulos en la plaza londinense, contratándose con Waring Brothers la construcción “llave en mano” en dos secciones: de Las Piedras a 25 de Agosto inaugurada en 1873 (44 km), y de 25 de Agosto a Durazno, completada en 1874 (141 km). En este último año el FCCU incorporó su primera serie importante de máquinas: siete Vulcan Foundry 2-4-0, cuyo diseño resultó no ser adecuado para el trazado de la vía, y dio lugar a reclamos posteriores.



Fig. 1 - *Típico tren en los inicios del FCCU con locomotora Vulcan Foundry (Colección Marcelo Benoit).*

FCCU - La extensión al Santa Lucía y Durazno – 1873-74					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
2	D / 2-4-0T	6-7	RS	1857	***Claimant, Uruguay***
7	E2 / 2-4-0	8-14	VF	1873	***Voy al Brasil, Durazno, Santa Lucía, Rodríguez, Requena, El Yí, Rio Negro***
2	0-6-6-0T	15-16	Cross	1866	*Tipo Fairlie*
Coches					
28	coches 2 ej.	9-36	Mid/Ash	1872	*8 de 1ª, 14 de 2ª y 6 mixtos*
2	salones 2 ej.	-	FCCU	1872	*Futuros 44/49 (un 1ª, un 2ª)*
Furgones					
8	furgones 2 ej.	6-13	Ash	1872	
Vagones					
30	abiertos 2 ej.	2001-2030	Ash	1872	
40	cubiertos 2 ej.	4001-4016	Ash	1872	*24 a abiertos 3001-3024*

B) F. C. de Higueritas (1874-1876)

Esta empresa se inició como un ramal del FCCU que partiendo de la margen derecha del río Santa Lucía llegaría hasta la localidad de Higueritas (Nueva Palmira) sobre el río Uruguay. Su primera y única sección construida, entre 25 de Agosto y San José (33 km), fue abierta en 1876, y su explotación quedó desde entonces a cargo del FCCU mediante un acuerdo establecido entre ambas empresas. Su material rodante fue incorporado al FCCU.

F. C. de Higueritas 1874-1876					
Cant.	*Descripción*	*Nº FCCU*	*Fabricante*	*Año*	*Observaciones*
Locomotoras					
2	F / 2-4-0	17-18	BP	1874	***San José, Higueritas***
Coches					
5	coches 2 ej.	37-41	Ash	1872	*Un 1ª, 3 de 2ª y un mixto*
Furgones					
2	furgones 2 ej.	14-15	Ash	1872	
Vagones					
7	cubiertos 2 ej.	4017-4023	Ash	1872	
15	abiertos 2 ej.	2031-2037	Ash	1872	*Y además 1059-1066*

C) Rumbo al Río Negro (1878-1886)

Las dificultades financieras y de gestión impulsaron la reconstitución del FCCU y a partir del 1° de enero de 1878 pasó a denominarse "Central Uruguay Railway Co. of Monte Video Ltd" (CUR), empresa británica constituida en Londres. Ese mismo año trasladó el final de su línea a la ribera norte del río Yi y en 1886 cruzó el Rio Negro. En ambos casos y con igual criterio, colocó su cabecera inmediatamente después de los puentes recién construidos, facilitando así el intercambio con diligencias y carretas que, desde el norte, alimentaban su tráfico. Hasta 1889, el fin de la línea quedaría allí.

En cuanto a material rodante, en 1881 el FCCU comenzó la estandarización de sus locomotoras; tradicionalmente recurrirá a Beyer Peacock por locomotoras 2-6-0 de diferentes clases (G-L-N-F) y tan tempranamente como en 1884 adquirirá tres 2-8-0, arreglo de rodado sin mayor éxito, que introduciría nuevamente recién en 1907. En

1878 se adquirieron los primeros vagones para ganado en pie, tráfico éste que en el siglo XX se convertirá en el más importante para la empresa. En esta misma época se experimentó con vagones de 3 ejes sistema Cleminson, que rápidamente fueron convertidos a bogies.

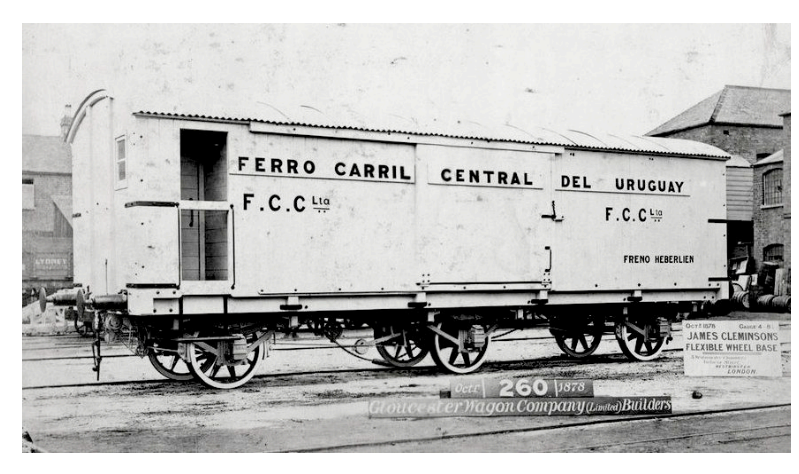


Fig. 2 - *Vagón con sistema de rodado Cleminson. Foto gentileza Gloucestershire Archives (ref. 260 de la colección).*

FCCU - Adquisiciones 1878-1889					
Cant.	***Descripción***	***Números***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
3	G1 / 2-6-0	19-21	BP	1881	
3	H / 2-8-0	22-24	BP	1884	
3	G1 / 2-6-0	25-27	BP	1888	*Locom. 27 “compound”*
Salones					
10	salones 2 ej.	45-48/50-55	Bris	1881	*4 de 1ª y 6 de 2ª*
3	salones 4 ej.	56-58	FCCU	1887	*Mixtos*
Vagones					
24	abiertos 2 ej.	3025-3032	Metro	1872	*Otros a ganado 5001-5004*
6	plataf. 4 ej.	6001-6006	TMC	1873	*Compr. al F.C. Pando 1877*
22	cubiertos 3 ej.	7001-7002	Glo	1878	*A bogies. Hubo convers.*
22	abiertos 3 ej.	6007-6022	Glo	1878	*A bogies*
6	ganados 3 ej.	8001-8032	Glo	1879	*A bogies*
12	ganados 3 ej.	8033-8044	BM	1881	*A bogies*
6	ganados 4 ej.	8045-8050	Bris	1881	
20	cubiertos 4 ej.	7007-7012	Bris	1881	*Algunos a furg.16-25/35-38*
25	cubiertos 2 ej.	4024-4048	Lan	1883	
25	abiertos 2 ej.	1067-1091	Lan	1883	
25	cubiertos 2 ej.	4049-4073	Birm	1885	
25	abiertos 2 ej.	1092-1116	Metro	1885	
18	plataf. 4 ej.	6023-6040	FCCU	1885	*A ganado 8161-8178 (1893)*
6	plataf. 4 ej.	-	FCCU	1885	*¿Dadas de baja?*
2	ovejeros 4 ej.	9001-9002	FCCU	1886	
60	plataf. 4 ej.	6041-6100	Glo	1889	*30 a gan. 8131-8160 (1893)*
50	cubiertos 2 ej.	4074-4103	Birm	1889	*Algunos reconvertidos*
40	ganados 4 ej.	8051-8090	Glo	1889	
50	abiertos 2 ej.	1207-1256	Glo	1889	

D) De Montevideo a Minas. El ferrocarril Nordeste (1873-1888)

Mientras el FCCU avanzaba hacia el norte, otro proyecto ferroviario recibía el visto bueno del gobierno, iniciando una carrera llena de vicisitudes. Comenzó como un ferrocarril a Maroñas y Pando (31 km). En 1878 se convirtió en F. C. Uruguayo del Este S.A. y en 1882 llegó a Pando. Entre 1881 y 1886 su equipamiento consistió en 2 locomotoras nuevas, dos usadas y ocho coches de pasajeros (adquiridos al FCCU).

F. C. Uruguayo del Este – 1882					
Cant.	***Descripción***	***Números***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
2	4-4-0	1-2	TMC	1873	*Al FCCU, clase J, 15-16.*
1	2-4-0	3	VF	1873	*Ex FCCU 8*
1	0-6-6-0T	4	Cross	1866	*Ex FCCU 16, tipo Fairlie*

En 1887, la compañía pasó a manos inglesas como Northeastern of Uruguay Rwy. Co. Ltd. (NEUR); adquirió material nuevo y llegó a Minas en 1889, fecha en que fue arrendada por 999 años (sic) al FCCU. Los coches Midland fueron desguazados y la locomotora Fairlie radiada de servicio. Con la incorporación del material rodante del FCNE (NEUR), el FCCU procedió a una masiva renumeración de vagones, clasificándolos en series por millares según tipo y número de ejes (es la que se presenta en este trabajo). Hasta entonces, la numeración había sido correlativa en orden cronológico de incorporación.

F. C. NordEste - 1889					
Cant.	***Descripción***	***Núm. FCCU***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
1	A / 0-6-0ST	42	MW	1888	
4	G1/ 2-6-0	34-37	BP	1888	
Salones					
8	salones 4 ej.	65-72	Lan	1888	*Un 1ª, 3 mixtos, 4 2ª*
Furgones					
5	carga 4 ej.	26-30	Birm	1888	
Vagones					
140	abiertos 2 ej.	1117-1306	Met/Birm/Glo	1889	*Excepto 1207-1256*
8	cubiertos 2 ej.	4124-4131	Birm	1889	
25	plataf. 4 ej.	6101-6125	Birm	1888	
8	cubiertos 4 ej.	7013-7020	Birm	1888	
20	ganados 4 ej.	8091-8110	Birm	1888	

Un inventario de fecha 15/12/1880 reporta el siguiente material en depósito, embargado por falta de pago de la empresa original, que en 1889 se incorporó al FCCU sin uso:

Material embargado del F. C a Maroñas y Pando					
Cant.	***Descripción***	***Nº FCCU***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
4	D2 / 4-4-0	38-41	TMC	1873	***Maroñas, Maldonado, La Unión, Clementina***
Salones					
6	salones 4 ej.	59-64	HH	1873	*63-64 a furgones 39-40*
Vagones					
10	plataf. 4 ej.	6126-6135	americanas	1878	
6	cubiertos 4 ej.	7021-7026	HH	1878	

E) La década de 1890. Las extensiones Norte y Este

El FCCU continuó expandiendo su red mediante acuerdos con empresas subsidiarias (concesionarias y propietarias formales) que construyeron las extensiones hasta Rivera (1892, Extensión Norte, 294 km) y hasta Nico Pérez (1891, Extensión Este, 205 km). Aunque el material rodante conformaba un sistema operativo único, contablemente estaba asignado a las distintas empresas del grupo.



Fig. 3 *- Salón Gloucester del FCCU. Los coches construidos a nivel local por Talleres Peñarol no diferirán en líneas generales de este modelo.*
Foto gentileza Gloucestershire Archives (ref. 595 de la colección).

FCCU – Nuevas incorporaciones 1889-1901					
Cant.	***Descripción***	***Números***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
6	G1 / 2-6-0	28-33	BP	1889	*Ext. Norte*
2	A / 0-6-0ST	43-44	MW	1889	*Ext. Norte*
2	K / 0-6-0ST	45-46	RS	1891	*Ext. Norte*
6	C1 / 4-4-0	47-52	RS	1891	*Compound - Ext. Este*
4	G3 / 2-6-0	53-56	RS	1890	*Compound - Ext. Este*
6	C2 / 4-4-0	57-62	BP	1891	*Compound*
16	L / 2-6-0	63-78	BP	1894/5/1901	
1	A1 / 0-6-0T	3	BH	1888	*Ex Perry Cutbill De Lungo*
2	B / 2-6-0T	6-7	Falcon	1890	*Ex FCN 4 y 5 (1897)*
1	B1 / 2-6-0T	4	BP	1889	*Ex FCM 8 (1899)*
Salones					
10	salones 4 ej.	1-10	Glo	1889	*De 1ª. Ext. Norte*
15	salones 4 ej.	63/64/73-85	Glo	1891	*5 mixtos, 10 2ª, 3 EN, 3 EE*
5	salones 4 ej.	86-90	Glo	1897	*2 mixtos, 3 de 1ª*
5	salones 4 ej.	50-54	FCCU	1899	*Son reconstuc. 3 mix, 2 1ª*
11	salones 4 ej.	91-101	FCCU	1901	*5 de 1ª y 6 mixtos buffet*
Furgones y vehículos de servicio					
11	medianos 2 ej.	31-34/41-47	Old/FCCU	1889-95	*4 Ext. Norte, 5 Ext. Este*
2	coches 2 ej.	548-549	FCCU	1895	*Son coches pagadores*
1	coche 2 ej.	500	FCCU	1896	*Coche oficial*
8	pasajeros 4 ej.	48-55	FCCU	1901	
Vagones					
100	abiertos 2 ej.	1307-1406	Glo	1889	*Ext. Norte*
100	abiertos 2 ej.	1-100	Ash	1890	*Ext. Este*
50	cubiertos 2 ej.	4074-4123	Birm	1889	
45	cubiertos 2 ej.	4132-4176	Old	1889	*Ext. Este. Orig. del UGER*
40	ganados 4 ej.	8051-8090	Glo	1889	
20	ganados 4 ej.	8111-8130	Ash	1890	*Ext. Este*
5	ovejeros 4 ej.	9003-9007	Ash	1890	*2 Ext. Norte, 2 Ext. Este*
100	plataf. 4 ej.	6136-6235	Ash/Gilb	1890	*50 Ext. Norte, 50 Ext. Este*
15	ganados 4 ej.	8179-8203	FCCU	1895	
1	plataf. 4 ej.	10001	FCCU	1896	
50	cubiertos 4 ej.	7037-7086	FCCU	1900	
50	cubiertos 4 ej.	4177-4226	FCCU	1901	
23	ovejeros 4 ej.	9008-9030	FCCU	1901/4	

A partir de 1891 (y de la locomotora Nº 47) el FCCU introdujo el uso de tenders de 4 ejes, en oposición al paradigma británico de los 3 ejes, incluso con anterioridad a su hermano mayor, el Buenos Ayres Great Southern. Ese año también inauguró sus nuevos talleres en Peñarol, donde centralizaría todas las reparaciones y nuevas construcciones.



Fig. 4 *– Vagón Gloucester de 1889 para transporte de ganado.*
Foto gentileza Gloucestershire Archives (ref. 535 de la colección).

F) Los Ferrocarriles del Oeste

En 1889, el Estado uruguayo decidió construir por su cuenta las líneas férreas a Colonia y Mercedes. La iniciativa fracasó luego de pasar por varios contratistas y cesionarios, y finalmente en 1899 el FCCU adquirió la concesión y construyó y explotó estas líneas a través de una nueva empresa subsidiaria –la Extensión Oeste- que culminó las obras en 1902, con una extensión total de 339 km. El FCCU heredó el material rodante de origen norteamericano que la primitiva empresa constructora había ordenado.

Ferrocarriles del Oeste - 1899					
Cant.	***Descripción***	***Núm. FCCU***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
6	O / 4-4-0	79-84	BLW	1889	*Al FCCU. Ext. Oeste*
3	P / 4-4-0	85-87	BLW	1889	*Al FCCU. Ext. Oeste*
Vagones					
50	plataf. 4 ej.	6236-6284	americanas	1890	*Al FCCU. Ext. Oeste*
10	cubiertos 4 ej.	7027-7036	americanos	1890	*Al FCCU. Ext. Oeste*

G) El siglo XX. Nuevos tráficos y tecnologías. Las reposiciones de material

La prosperidad económica interna, el surgimiento de nuevas industrias y finalmente la Primera Guerra Mundial provocaron cambios en el ferrocarril. Se mejoró el servicio de pasajeros en los trenes de cercanías y el confort en los de larga distancia a través de la incorporación de nuevas locomotoras especializadas (clases “D” 4-4-4 y “F” 2-6-0) y de

material remolcado (adaptación de salones Lancaster y construcción masiva de salones, dormitorios, restaurantes y cocinas). El transporte de cargas se reforzó con nuevas locomotoras ("N" 2-6-0 y "R" 2-8-0) vagones en general y especializados para ganado en pie, leche (para lo cual fueron adaptados 24 cubiertos de 2 ejes Birmingham y Oldbury de 1889), transporte de piedra o carne congelada. Fue tal la importancia que había adquirido el transporte de ganado en pie que (en 1921 y 1929) se compraron máquinas tricilíndricas (clase "S" 2-8-0) para evitar los golpes que se daban los animales en los arranques (que incidían en el precio de los cueros). Los talleres se encargaron primero de la transformación de las locomotoras "compound" a expansión simple (1905 a 1911); luego se incorporó el uso de vapor sobrecalentado en las locomotoras más nuevas (1914 a 1923), y como corolario de la guerra, se las transformó para quemar petróleo en lugar de carbón (1921 a 1931).

FCCU – Adquisiciones 1905-1929					
Cant	***Descripción***	***Números***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
5	B1 / 2-6-0T	1/2/15-17	BP/HC	1905/7/10	
21	N / 2-6-0	88-108	BP	1906/7	
15	R / 2-8-0	109-14/123-31	BP	1907/11/14	
8	N1 / 2-6-0	115-122	BP	1910	
8	D / 4-4-4T	8/9/38-43	VF	1913/15	
10	F / 2-6-0	132-141	BP	1915/21	
10	S / 2-8-0	142-151	HL-BP	1921/29	*Tricilíndricas*
Vagones					
141	cubiertos 2 ej.	4227-4367	GRTur/Metro	1906/7	
10	cubiertos 4 ej.	7087-7096	Metro	1906	*Cuerpo metálico*
300	plataf. 4 ej.	6285-6584	Glo/Metro	1907-29	*10 son plataf. cortas*
60	abiertos 2 ej.	2001-2060	HN	1912	
3	tanques 4 ej.	10004-10006	GRTur	1921	
33	tanques 4 ej.	9501-9533	GRTur	1922/29	
30	plataf. 4 ej.	2101-2130	HN	1930	
90	volcad. 2 ej.	2501-2590	Koppel	1939	*Para vía y obras*

Cabe destacar que, excepto vagones especiales o para cargas muy pesadas, la fabricación de casi todo el material remolcado fue confiada a los Talleres Peñarol,

especializado en trabajos en madera. En esos años, se destaca el porcentaje de vagones ganaderos construidos (50%) por sobre otros tipos de vehículos de carga.

FCCU - Talleres Peñarol – Construcciones 1905-1948				
Cant	***Descripción***	***Números***	***Año***	***Observ.***
Salones y coches (4 ejes)				
8	coches dormitorio	45-48/102-105	1908	
2	salones mixtos	42-43	1908	
12	6 juegos restaurant y 2ª	106-117	1909	
4	salones de 1ª	118-121	1909	
6	3 juegos restaurant y 2ª	17-19/23-25	1912	
4	coches dormitorio	38-41	1912	
4	2 juegos comedor-cocina	29-30/537-538	1912	
12	8 de 1ª y 4 de 2ª	122-133	1914	
6	restaurantes largos	31-36	1917/9	
7	5 cabeceras de 2ª y 2 de 1ª	134-138/147-148	1928/9	
6	salones de 1ª	11-16	1938	
Vehículos de servicio				
1	coche oficial 4 ejes	501	1909	
4	coches inspección 2 ejes	502-504/506	1910-4	
Furgones				
2	medianos 2 ejes	14-15	1906	
9	pasajeros 4 ejes	56-61/82-84	1908/12	
41	grandes carga 4 ejes	62-81/39-45/85-98	1908-30	
1	vagón de auxilio 4 ejes	5005	1910	
3	pasajeros 4 ejes	99-101	1931	
6	especiales vía y obras	102-107	1940	*Ex tenders locs. G*
1	mediano 2 ejes	16	1943	*Sobre vagón*
2	vagones de auxilio 4 ejes	5000-5001	1947	*Ex salones 56/58*
Vagones				
437	ganados 4 ejes	8204-8640	1904-27	
80	ovejeros 4 ejes	9031-9110	1911-30	
209	abiertos 2 ejes	101-309	1911-2	*Algunos son reconv.*
26	cubiertos 2 ejes	4001-4026	1913	
50	frigoríficos 4 ejes	3001-3050	1920	
68	cubiertos 4 ejes	7097-7126/7201-38	1930/8	
3	tanques 4 ejes	9600-9602	1935	*Sobre plataformas*
5	plataformas 4 ejes	6591-6595	1940	

H) Los años de Paul C. Dewhurst (1936-1945): las reconstrucciones

La crisis del 29 también alcanzó al FCCU que dejó de pagar dividendos y se vio obligado a reducir las inversiones focalizándose en el mantenimiento y reingeniería. Para el material rodante se contrató al ingeniero mecánico Paul C. Dewhurst, quien llegó al FCCU en 1936 procedente de Colombia, donde había tenido una exitosa carrera

como diseñador de locomotoras. Dewhurst procuró mejorar la eficiencia de algunas clases (N, R), y modernizar y asignar nuevas tareas a otras: H a W, de cargueras a maniobreras pesadas; F a T, de máquinas de trenes de pasajeros a máquinas mixtas. En esa última modificación tuvo mucho que ver la llegada al país a partir de 1928 de los primeros coches motores que convirtieron a esas máquinas de ruedas grandes en innecesarias. Los talleres, hasta ese momento activos por sus trabajos de carpintería y mantenimiento, pasaron a tener capacidad de innovación en el material tractivo.

FCCU – Locomotoras reconstruidas (1936-1945)			
Año	***Números***	***Clases***	***Breve descripción de la modificación***
1936	118 y 121	de N1 a N2	*Cambio de caldera Belpaire a CUR-type*
1937	140 y 141	de F a T1	*Modificación de rodado 2-6-0 a 2-8-0 Cambio de caldera Belpaire a CUR-type.*
1938/9	132-139	de F a T	*Modificación de rodado 2-6-0 a 2-8-0.*
1940/2	115-117 119/120/122	de N1 a N3	*Cambio de caldera Belpaire a CUR-type*
1940/2	109-111	de R a R3	*Cambio de caldera Belpaire a CUR-type. Cambio de cilindros.*
1941	23	de H a W	*Convertida a 2-8-2T para maniobras pesadas. Cambio de caldera y cilindros.*
1943/4	22/24	De H a H1	*Modificación de rodado 2-8-0 a 2-8-2T+T. Previstas originalmente como la 23.*

2.- Ferrocarril Noroeste (FCNO)

Los rápidos existentes en el rio Uruguay al norte de la ciudad de Salto eran un obstáculo para la navegación por lo que se planteó la idea de salvarlos mediante la construcción de un ferrocarril paralelo al rio.

A) Los comienzos (1872-1881). La compañía británica “North Western Railway of Monte Video Co. Ltd” (NWRM) obtuvo la concesión para establecer un ferrocarril entre Salto y Santa Rosa (actual Bella Unión). La primera sección entre Salto e Itapebí (30 km), a cargo del contratista Clark Punchard & Currie se inauguró el 22 de junio de 1874. Por administración directa se llegó a Yacuí en 1878 (km 96) y se construyó el ramal al puerto de Salto en 1879.

FCNO – El material rodante inicial 1872-1881					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
2	0-6-0T	1-2	MW	1870/2	***Salto, Santa Rosa***
4	0-6-0T	3-6	HE	1873	***Santa Rosa, Uruguay, Arapey, Itapebí***
Coches					
14	Salones 2 ej.	A1-7/B1-7	BM	1873	*Renum. 1-4 y 10-14*
Furgones					
4	Furgones 2 ej.	C1-4	BM	1873	
Vagones					
10	Cubiertos 2 ej.	D1-10	BM	1873	
30	Abiertos 2 ej.	E1-E30	BM	1873	
4	plataf. 2 ej.	F1-F4	BM	1873	
30	Balasto 2 ej.	G1-G30	Darl/BM	1872	

B) 1881-1949. Una nueva compañía. El NWRM se reorganizó en 1881 con el nombre de "North Western of Uruguay Railway Co. Ltd" (NWUR). En 1883 llegó a Isla Cabellos (hoy Baltasar Brum) y en 1887 a Santa Rosa y al río Cuareim, donde instaló muelles y otras facilidades para el trasbordo de pasajeros y mercancías hacia y desde Uruguayana, en combinación con el Brazil Great Southern Rwy.

FCNO – Incorporaciones 1886-1896					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
2	4-4-0T	7-8	SS	1886	***Cuareim, Yacuí***
2	4-4-0T	9-10	SS	1888	***Progreso, Artigas***
1	0-6-0T	2	HL	1890	***Londres***
1	2-4-0T	11	FCNO	1895	***Criollo***
2	4-4-2T	12-13	HC	1896	***Presidente, Oriental***
Salones de pasajeros					
2	salones 2 ej.	5-6	Ash	¿1893?	
3	salones 4 ej.	7-9	Crav	1893	*De 1ª clase*
Furgones					
2	pasaj. 4 ej.	1-2	Birm	1886	*Son reconstrucciones*
Vagones					
40	cubiertos 2 ej.	1-40	BM	1873	*Renumerados entre 1 y 57*
20	cubiertos 2 ej.	60-79	Lan/Old	1888/9	*Renum. 101-120*
15	abiertos 2 ej.	201-215	Old	1889	*Ex UGER o acreedores*
10	cubiertos 4 ej.	80-89	Lan	1888	*Renum. 121-130*
45	abiertos 2 ej.	101-145	Lan/HN	1887/95	*Renum. 150-194*
26	abiertos 2 ej.	216-241	BM	1873	
15	plataf. 2 ej.	301-315	BM	1873	
27	balasto 2 ej.	351-377	Darl	1872/85	
8	ganados 4 ej.	401-408	Birm	1886	

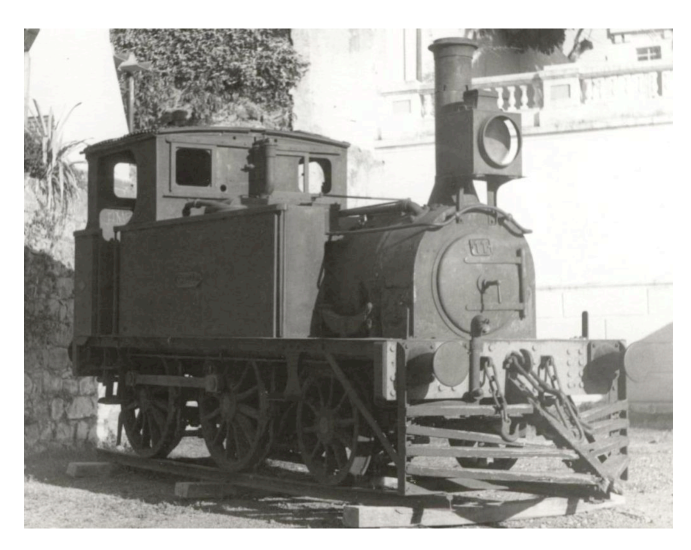


Fig. 5 *– La locomotora* ***Criollo*** *construída en los Talleres Salto del FCNO y actualmente preservada en aquella ciudad (Foto: Gunnar Gil).*

Con la inauguración del puente internacional sobre el río Cuareim en 1915, se facilitó el intercambio de cargas y pasajeros con el ferrocarril brasilero. La empresa renovó parte de su material en la primera década del siglo XX, destacándose la adquisición de dos máquinas 4-6-0, muy poco apreciadas por el personal de Vía y Obras en virtud de los daños ocasionados por su base rígida. A partir de 1935, el servicio de pasajeros pasó a ser brindado con coches motores arrendados a los FF.CC. del Estado.

FCNO – Incorporaciones posteriores a 1900					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
3	4-4-2T	14-16	HE	1902	***América, Europa, África***
2	4-6-0T	4-5	HE	1911	***Uruguay, Arapey***
1	0-6-0T	17	HL	1912	***Montevideo***
Salones					
2	salones 4 ej.	10-11	FCNO	1906/10	*Son reconstrucciones*
1	salón 4 ej-	12	FCNO	1917	*Es reconstrucción*
Furgones					
4	carga 2 ej.	3-6	FCNO	1903/5	*Son reconstrucciones*
2	pasaj. 4 ej.	7-8	Glo	1912	
Vagones					
40	ganados 4 ej.	409-448	Metro	1903/11	
10	cubiertos 4 ej.	131-140	Metro	1907	
10	abiertos 2 ej.	231-240	Metro	1909	
10	plataf. 4 ej.	321-330	HN	1909	
5	cubiertos 2 ej.	14-18	FCNO	1912	*Reconstrucciones*
3	cocinas 2 ej.	1-3	FCNO	1913	*Reconstrucciones*
4	cubiertos 2 ej.	58-61	FCNO	1922	*Reconstrucciones*
Nota: *Debido a los numerosas conversiones y reconstrucciones, es imposible lograr una trazabilidad completa del material. El propio administrador de la empresa así lo denunciaba en correspondencia de la década de 1920.*					

3.- Ferrocarril Midland del Uruguay (FCM)

A) De Paso de los Toros a Paysandú y Salto (1888-1908)

En 1888, otra compañía inglesa, la "Midland Uruguay Ry" (MUR), comenzó a tender una línea que de este a oeste uniría el extremo norte de la línea del FCCU en Río Negro con el litoral del país sobre el río Uruguay. Se logró así unir por ferrocarril Montevideo y Salto por Paysandú, pasando éste a competir directamente con el transporte fluvial por el rio Uruguay.

			FCM - 1889		
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
2	0-6-0T	-	BH	1887	***Queguay, Daymán***
2	A / 2-6-0	1-2	SS	1888	
3	B / 2-6-0	3-5	BP	1889	
3	C / 2-6-0T	6-8	BP	1889	*8 vendida al FCCU (1899)*
Salones de pasajeros					
4	salones 4 ej.	A1-2/B1-2	Glo	1889	*2 mixtos y 2 de 2ª*
8	salones 2 ej.	C1-3/D1-5	Glo	1889	*3 mixtos y 5 de 2ª*
Furgones					
2	pasaj. 2 ej.	E1-E2	Glo	1889	
2	pasaj. 4 ej.	F1-F2	Bris	1889	*Ex vagones 59 y 60*
5	carga 2 ej.	H1/K1-K4	Bris	1889	
Vagones					
20	abiertos 2 ej.	1-20	Birm	1889	
10	plataf. 4 ej.	21-30	Lan	1889	*Conv. a ganados en 1927*
10	plataf. 4 ej.	31-40	Lan	1889	
20	cubiertos 4 ej.	41-60	Bris	1889	
45	cubiertos 2 ej.	97-141	Bris	1889	
26	abiertos 2 ej.	71-96	Bris	1889	
10	ganados 4 ej.	261-270	Lan	1889	
Nota: *Locomotoras* ***Queguay*** *y* ***Daymán*** *originales del contratista James Perry & Co.* ***Queguay*** *vendida al FCyTN, luego FTE Nº 14.* ***Daymán*** *vendida al FCCU (1896, N° 3).*					

En la siguiente década, destaca particularmente la compra de dos locomotoras 4-4-0 para un proyecto de Tren Internacional que uniría Montevideo con Uruguayana, pasando por Paysandú, Salto y Cuareim. El proyecto llegó a concretarse pero duró poco tiempo.

FCM – Adquisiciones 1890-1904					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
1	D / 0-4-0T	9	HC	1895	
2	E / 4-4-0	10-11	HC	1898	
1	B / 2-6-0	8	BP	1904	
Vagones					
20	ganados 4 ej.	271-290	Bris/Glo	1894/6	
10	cubiertos 4 ej.	61-70	Glo	1897	*Llegaron como 291-300*
3	de carne 2 ej.	251-253	FCM	c.1900	
10	cubiertos 2 ej.	142-151	D&B	1903	
19	abiertos 2 ej.	300-318	Birm/D&B	1903	

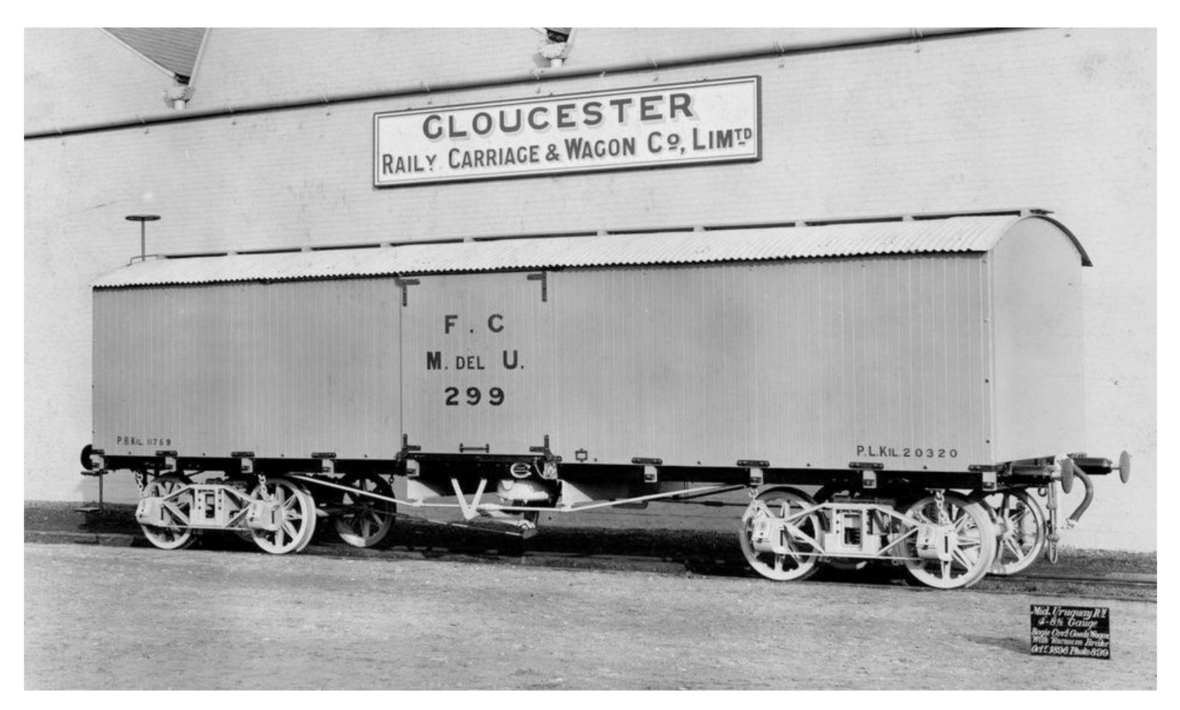


Fig. 6 - *Vagón cerrado Gloucester de 4 ejes adquirido por el FCM en 1897.*
Foto gentileza Gloucestershire Archives (ref. 899 de la colección).

B) Los ramales a Fray Bentos y Piedra Sola (1909-1912)

Las compras del FCM se intensificaron cuando fue aprobada la construcción de dos ramales que permitieron aumentar el flujo de hacienda desde la extensión Norte del FCCU a la Liebig Extract of Meat Company de Fray Bentos que pronto (1924) se convertiría en el Frigorífico Anglo. En esos años, el FCM compró 80 vagones de ganado. Los talleres de Paysandú también construyeron nuevos salones de 4 ejes usando elementos de vehículos antiguos.

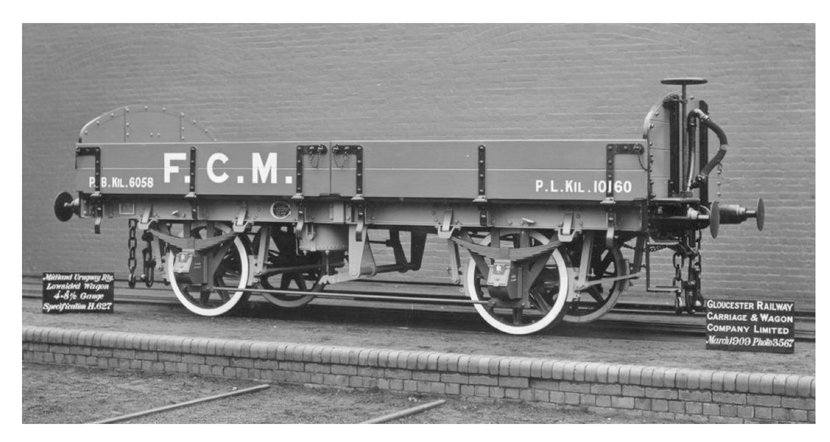


Fig. *7 - Típico vagón abierto de 2 ejes de todos los ferrocarriles del Uruguay. Foto gentileza Gloucestershire Archives (ref. 3567 de la colección).*

FCM – Incorporaciones posteriores a 1906					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
2	0-6-0T	-	HE	1873	*Ex FCNO (1909)*
1	D / 0-4-0T	12	HC	1906	
10	F / 2-6-0	13-22	HC/BP	1906/11	
Salones					
5	salones 4 ej.	A3-5/A7-8	Birm/Metro	1908-14	*Mixto, 2 de 2ª, 2 de 1ª*
1	salón 4 ej.	B3	Metro	1908	*Dormitorio*
7	salones 2 ej.	C4-10	Birm	1908/10	B)
4	salones 4 ej.	A6/A9/R1-2	FCM	1914-9	*Son reconst. 2 de 1ª, 2 Rest.*
1	coche 4 ej.	B1	FCM	1929	*Coche oficial*
Furgones					
2	carga 2 ej.	K5-K6	HN	1910	
2	pasaj. 4 ej.	10-11	Metro	1910	
2	carga 2 ej.	K9-K10	FCM	1929	
1	pasaj. 4 ej.	12	FCM	1929	
Vagones					
20	ganados 4 ej.	249-60/291-8	D&B	1906	
30	abiertos 2 ej.	320-349	RYPick	1908	
20	plataf. 4 ej.	400-419	GRTur	1908	
30	cubiertos 2 ej.	152-181	Crav/Metro	1909/10	*Dos a furgones K7-K8*
30	abiertos 2 ej.	601-630	Glo	1909	
8	plataf. 4 ej.	701-708	Bris	1909	
12	ganados 4 ej.	237-248	GRTur	1909	
1	tanque 3 ej.	1001	FCM	1909	
12	ganados 4 ej.	225-236	Metro	1910	
44	plataf. 4 ej.	420-463	Metro	1910-4	
36	ganados 4 ej.	801-836	Metro	1911	
22	abiertos 2 ej.	350-371	FCM	1929	

Al igual que en las demás líneas del litoral, a partir de 1935 la mayoría de los servicios de pasajeros pasaron a ser brindados con coches motores arrendados a los FF.CC. del Estado, exceptuando al tren nocturno que corría bisemanalmente a y de Montevideo.

4.- Ferrocarril Uruguayo del Norte (FCN)

La línea de 111 km entre Isla Cabello (actual Baltasar Brum) y San Eugenio (actual Artigas) fue concedida a la “Uruguay Northern Rwy Co. Ltd” de Londres y por Perry Cutbill De Lungo & Co. en 1889. El principal tráfico era zafral, dependiendo de la actividad de los saladeros de la ciudad brasileña de Quaraí, situada frente a Artigas. Se demandaba principalmente sal y se despachaba tasajo, sebo, cueros y huesos, desde y hacia el puerto de Salto, a través del FCNO.

FCN - 1890-1895					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
2	2-6-0	1-2	Dübs	1889	
2	2-6-0T	3-4	Falcon	1890	*Vendidas al FCCU (1897)*
1	2-6-0	5	Dübs	1896	*Renumerada 3*
Salones de pasajeros					
6	salones 2 ej.	1-6	Ash	1889	*Tres mixtos y tres 2ª*
Furgones					
1	pasaj. 2 ej.	1	Ash	1889	
3	carga 2 ej.	2-4	Bris	1889	
Vagones					
45	abiertos 2 ej.	1-45	Metro/Old	1888/9	*25 ex UGER. o acreedores*
45	cubiertos 2 ej.	101-145	Bris	1889/95	

En 1895, y a fin de facilitar el tráfico hacia los saladeros, se construyó un pequeño ramal entre la estación San Eugenio y la ribera del río Cuareim. En Paysandú (talleres FCM) se construyeron dos nuevos salones de 4 ejes a partir de cinco salones de 2 ejes.

FCN - Incorporaciones a partir de 1900					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
1	2-6-0	4	NBL	1904	
1	0-6-0T	5	HC	1908	
Salones de pasajeros					
2	Salones 4 ej.	1-2	FCM	1921	*Son reconstrucciones*
Vagones					
30	cubiertos 2 ej.	146-175	Bris/Mid /HN	1902-12	
12	abiertos 2 ej.	200-211	Mid	1905	
17	abiertos 2 ej.	46-62	Mid/Bris	1908/11	

5.- Las empresas que les dieron origen a los Ferrocarriles del Estado

Los "Ferrocarriles y Tranvías del Estado" (F.T.E.) fueron creados el 30 de junio de 1920 con cuatro compañías que habían sido independientes y físicamente desconectadas entre si. Tres de ellas poseían empalmes con el FCCU y la otra estaba aislada. En todos los casos se trataba de líneas deficitarias de escasa importancia: una de tráfico local y tres que formaron parte de proyectos más ambiciosos que naufragaron al momento de llevarse a cabo.

A) Ferrocarril y Tranvía del Norte (1878-1915)

Desde 1878, la carne que se faenaba en los mataderos de la Barra de Santa Lucia era transportada hacia la ciudad de Montevideo por una línea férrea de 20 km a cargo del FCyTN. Transportaba también pasajeros y arena. El 4 de Enero de 1915, la empresa pasó a manos del Estado. En 1925 la línea se electrificó en acuerdo con la empresa de tranvías "La Transatlántica", y en 1929 circuló el último tren a vapor. Su material remolcado era de escaso porte y poco de él quedaba en servicio en 1930.

Ferrocarril y Tranvía del Norte - 1878-1915					
Cant.	***Descripción***	***Nombres***	***Fab.***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
2	0-6-6-0T	***Montevideo, S. Lucía***	AE	1874	*Sistema Fairlie*
1	0-6-0T	***Queguay***	BH	1887	*Ex contrat. FCN, FTE 14*
2	2-6-0T	***Abasto, Ellauri***	BP	1903/5	*FTE 12 y 3*
1	2-6-2T	***Progreso***	BP	1909	*FTE 15*
Material remolcado					
10 salones 4 ejes estilo americano y 3 furgones de 1896, 1907 y 1912.					
45 zorras para arena de la Compañía de Materiales de Construcción c. 1910.					
36 cubiertos chicos para abasto de carne y 5 de mercancías.					
9 abastos grandes					
2 ganados chicos.					
1 plataforma y 5 zorras para estiércol.					
Nota: *El material original habría sido fabricado por Metropolitan: 2 salones de 4 ejes, 2 furgones de 2 ejes, 6 vagones cerrados de abasto más algunos abiertos de 2 ejes.*					

B) Ferrocarril Uruguayo del Este

Concesión de 1889 para una línea entre Pando y la laguna Merín pasando por Maldonado y Rocha, otorgada al "Uruguay Great Eastern Rwy Co. Ltd" a través de Perry Cutbill De Lungo, sus constructores. La obra se paralizó entre 1892 y 1894 y llegó sólo hasta La Sierra (50 km) en 1895.

Ferro Carril Uruguayo del Este (UGER) - 1889-1909					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Obs. (y nº 1939)***
Locomotoras					
2	2-4-0	1-2	HL	1895	***Olmos, Mosquitos***
1	0-4-0T	3	BH	1890	***Pando**, FTE 13*
Salones					
3	Coches 2 ej.	1-2/1	BM	1891/3	*Dos mixtos, un 2ª, FTE 40*
Furgones					
1	Pasaj. 2 ej.	1	BM	1893	*FTE 42*
2	Carga 2 ej.	100-101	Old	1895	
Vagones					
6	cubiertos 2 ej.	102-107	Old	1889	*Tres a lecheros 5-7 c.1930*
20	abiertos 2 ej.	200-219	Old	1889	
23	abiertos 2 ej.	300-322	Old	1889	
***Nota:** El UGER habría encargado a Oldbury 70 vagones cubiertos, 78 abiertos y 2 furgones. El resto quedó en manos de acreedores y pasaron al FCCU, FCNO y FCN.*					

En 1908 la empresa se reconstituyó como "Uruguay East Coast Rwy. Co. Ltd" para la extensión a Maldonado, que alcanzó en 1910. Fue adquirida por el Estado en 1919.

Ferro Carril Uruguayo del Este (UECR) - 1909-1919					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Obs. (y nº 1939)***
Locomotoras					
4	2-6-0	4-6-7-8	HL	1907-14	***San Carlos, Solís, Maldonado, Rocha***
1	2-6-2T	5	HL	1908	
1	0-6-0T	9	HL	1892	
Salones					
6	salones 4 ej.	2-5/52-53	Bris	1910	*FTE 54/14/4/5/52/53*
Furgones					
1	pasaj. 2 ej.	2	Metro	1910	*FTE 41*
2	pasaj. 4 ej	3-4	Bris	1910	*FTE 21-22*
Vagones de carga					
16	plataf. 4 ej.	600-615	Bris	1907	*FTE 801-816*
10	cubiertos 2 ej.	108-117	Bris	1909	
80	abiertos 2 ej.	319-398	Bris	1910	
28	ganados 4 ej.	500-527	Bris	1910	*6 con doble piso*

C) Ferrocarril Rocha-La Paloma (1913-1919)

Construido por la "Uruguay Railway", propiedad del grupo Farquhar. Originalmente concebido como una línea entre el Puerto de La Paloma y la laguna Merín, sólo construyó 30 km, permaneciendo aislado y con muy escaso tráfico hasta 1928.

Ferrocarril Rocha-La Paloma – 1913					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Obs. (y nº 1939)***
Locomotoras					
2	2-6-0	1-2	BLW	1913	*FTE 16-17*
1	0-6-0T	3	KS	1912	*FTE 18*
Salones					
3	salones 4 ej.	-	ACF	1913	*FTE 1/51/12*
Furgones					
1	equipaj. 4 ej.	-	ACF	1913	*FTE 11*
Vagones					
15	plataf. 4 ej.	-	-	-	*FTE 851-865*
24	abiertos 2 ej.	-	-	-	*FTE 379-390*
3	ovejeros 4 ej.	-	-	-	*Reconstr. FTE 151-157*

D) Pan American Transcontinental Rwy Co. (PATCO, 1911-1914)

Formaba parte de un ambicioso proyecto de línea transversal concebido en la década de 1890 y del que sólo se construirían 47 km entre Durazno y Trinidad. El material era de origen norteamericano, con enganche central de mandíbula, y su número resultó obviamente sobredimensionado para una línea en definitiva tan corta.

PATCO - 1914					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Obs. (y nº 1939)***
Locomotoras					
1	0-4-2T	1	Lima	1911	*FTE 19*
2	2-6-2T	11-12	Lima	1911	*FTE 10-11*
2	2-6-0	21-22	Lima	1911	*FTE 20-21*
Salones					
6	salones 4 ej.	-	HH	1911	*FTE 3/10/11/13/6/50*
Vagones					
35	plataf. 4 ej.	-	MCC	1911	*FTE 817-850*
20	cubiertos 4 ej.	201-220	MCC	1911	*FTE 131-150*
5	ganados 4 ej.	4001-4005	MCC	1911	*A cubiertos FTE 158-162*

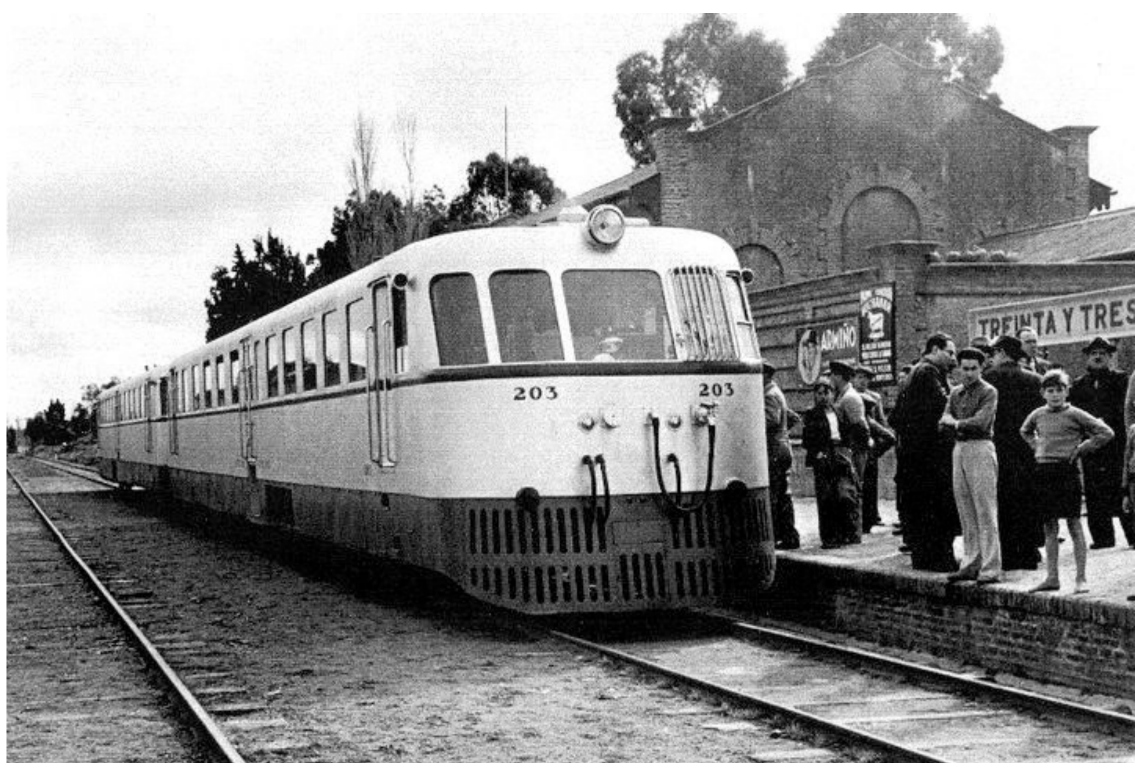
E) Ferrocarriles y Tranvías del Estado (FTE)

Entre 1920 y 1950, los FTE continuaron expandiendo su red (construyeron dos nuevas líneas alimentadoras del FCCU: Florida al noreste; Treinta y Tres a Río Branco) para lo que incorporaron nuevos equipos. Se destaca la adquisición de las últimas 6 locomotoras Beyer Peacock (de 128 llegadas al país) y 4 salones de pasajeros (a la firma belga Les Ateliers Métallurgiques) con los cuales se instauró un servicio de tren Pullman que permitía a los pasajeros del Vapor de la Carrera (Buenos Aires-Montevideo) continuar viaje directamente desde la dársena del puerto de Montevideo a Punta del Este. En 1928, la construcción del tramo San Carlos – Rocha (72 km) terminó finalmente con el aislamiento de 15 años del ramal Rocha – La Paloma.

FTE – Últimas adquisiciones 1924-1931					
Cant.	***Descripción***	***Número***	***Fabricante***	***Año***	***Observaciones***
Locomotoras					
6	2-6-0	22-27	BP	1928	
Salones de pasajeros					
4	salones 4 ej.	20-21/30-31	AtMet	1929	*2 pullman y 2 comedores*
Furgones					
2	pasajeros 4 ej.	12-13	AtDyle	1930	
5	chicos 2 ej.	31-35	FTE	1933	*Reconst. para coche motor*
Vagones					
80	plataf. 4 ej.	616-695	NW/AtDyle	1924/7	
10	cubiertos 4 ej.	163-172	AtDyle	1929	
27	ganados 4 ej.	528-554	AtMet	1929	
20	cubiertos 4 ej.	179-198	CAF	1930	
65	ganados 4 ej.	435-499	CCC	1930	
40	ovejeros 4 ej.	555-594	CCC	1930	
83	plataf. 4 ej.	717-799	CAF	1930	
4	tanques 4 ej.	1001-1004	GRTur	1931	

Otro punto resaltante de la gestión de la empresa, fue la introducción de los coches motores en la red ferroviaria uruguaya. Los primeros en incorporarse a manera de ensayo, a vapor, llegaron al país en 1921. Se los utilizó en la línea del FCTyN, con poco éxito debido a las fuertes pendientes y alta frecuencia de paradas. En 1928 llegó el primer coche motor de la siguiente generación, marca Brill con motor a nafta.





Figs. 8 y 9 - *Los modelos de coches motor adquiridos por los FTE: arriba Brill 60, abajo Ganz (foto: Archivo SODRE y colección de los autores).*

La operación de estos vehículos resultó tener un costo sensiblemente menor al de los trenes tradicionales con tracción vapor, traduciéndose en su utilización masiva para los servicios de pasajeros, donde progresivamente fueron sustituyendo a aquellos, primero

en los FTE y luego también en las compañías extranjeras, a las cuales el Estado se los alquilaba. Por los altos riesgos de incendio de los motores a nafta, en 1938 se resolvió adquirir vehículos con motores diesel, adjudicando la compra de 15 coches a la firma húngara Ganz.

FTE - Coches motores 1920-1938					
Cant.	***Números***	***Descripción***	***Asientos***	***Año***	***Detalles***
2	101-102	Rushmore	42	1920	*A vapor. A nafta en 1928.*
3	103-105	Brill 55	36	1930	*El coche 103 llegó en 1928.*
5	106-110	Brill 55	14+29	1931	
4	111-114	Brill 60	24+50	1934	*Renumerados 114-117*
15	118-132	Brill 60	24+48	1936/7	
2	111-112	Brill 60	60	1936	*"Aguilas Blancas", 1ª clase*
10	200-209	Ganz	32+50	1938	*Coches sencillos.*
5	250-254	Ganz	64+76	1938	*Coches articulados.*

6.- La nacionalización.

Como parte del pago de la deuda que el Reino Unido mantenía con Uruguay por los envíos de suministros durante la guerra, los ferrocarriles ingleses fueron adquiridos por ley del 31 de diciembre de 1948. La entrega se concretó el 31 de enero de 1949. Hasta 1952, el Estado mantuvo dos administraciones ferroviarias: la del FCCU, unificando todas las compañías nacionalizadas y la de los FTE para las líneas ya explotadas por aquel. El 19 de setiembre de 1952 se creó la "Administración de Ferrocarriles del Estado" que fusionó finalmente todas las operaciones.

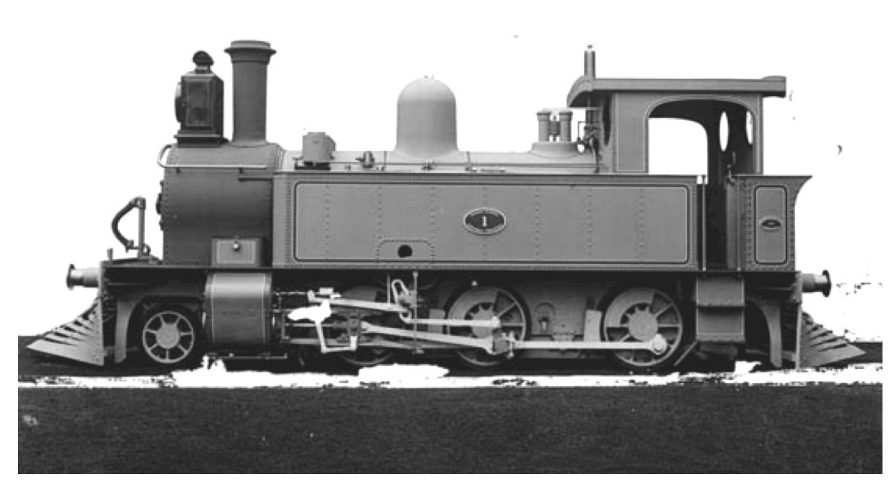
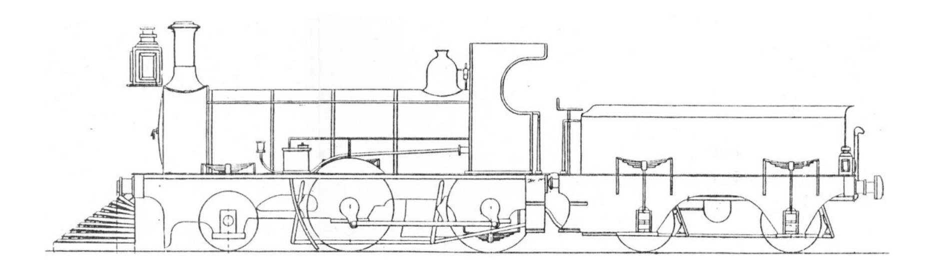


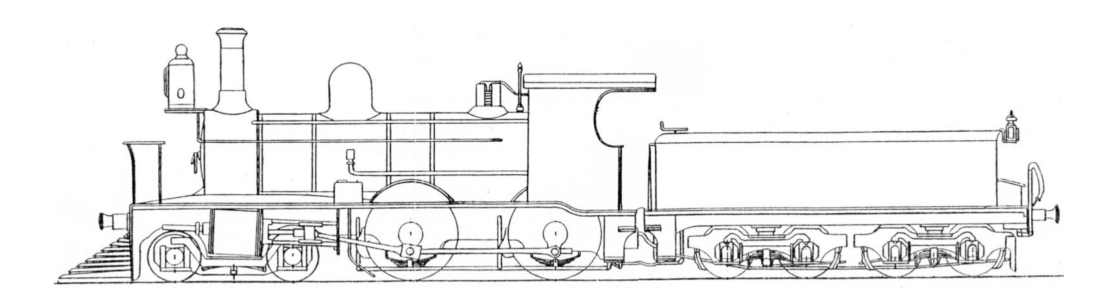
Fig. 10 - *Beyer Peacock 2-6-0T. Las maniobreras clase B1 del FCCU, clase C del FCM y las locomotoras* ***Abasto*** *y* ***Ellauri*** *del FCyTN eran de este modelo. (foto: BP)*

Apéndices

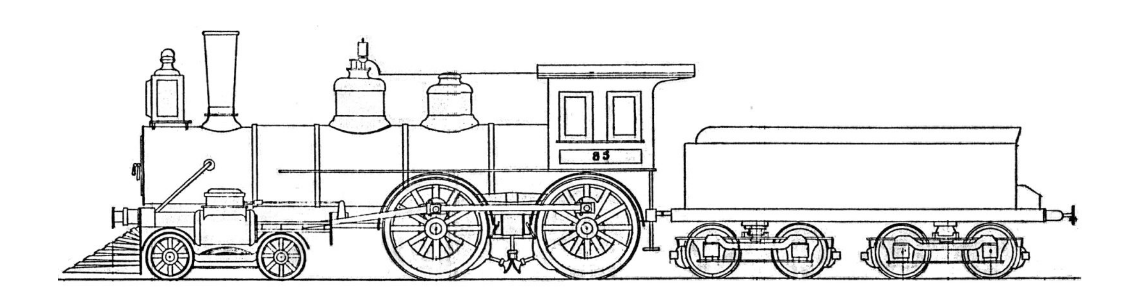
A) Locomotoras de dos ejes acoplados del FCCU: 2-4-0, 4-4-0, 4-4-4T



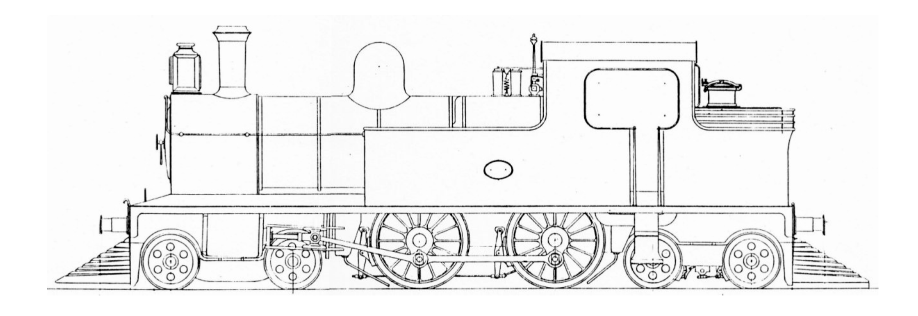
Clase E (Vulcan Foundry 1872)



Clase C (Robert Stephenson 1891)

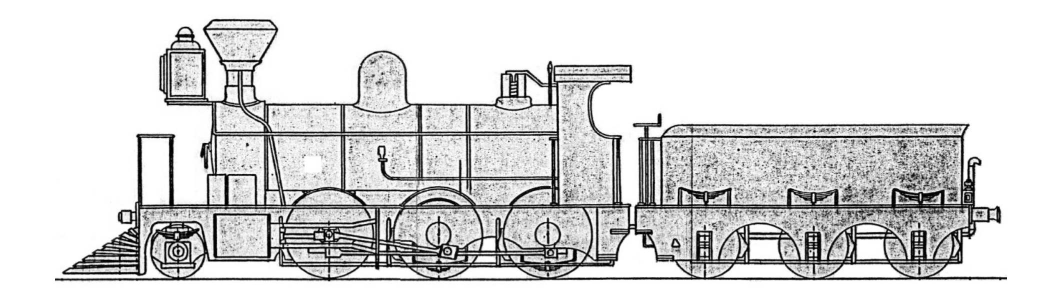


Clase P (Baldwin 1889)

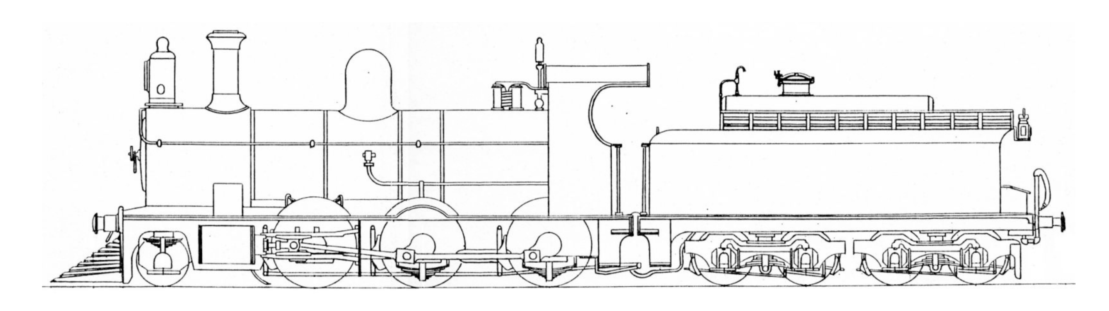


Clase D (Vulcan Foundry 1913) para trenes locales de pasajeros

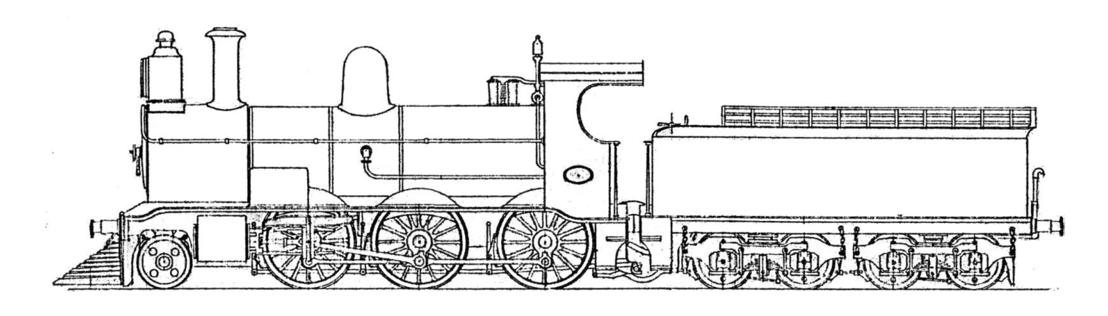
B) Evolución de las locomotoras de rodado 2-6-0 del FCCU:



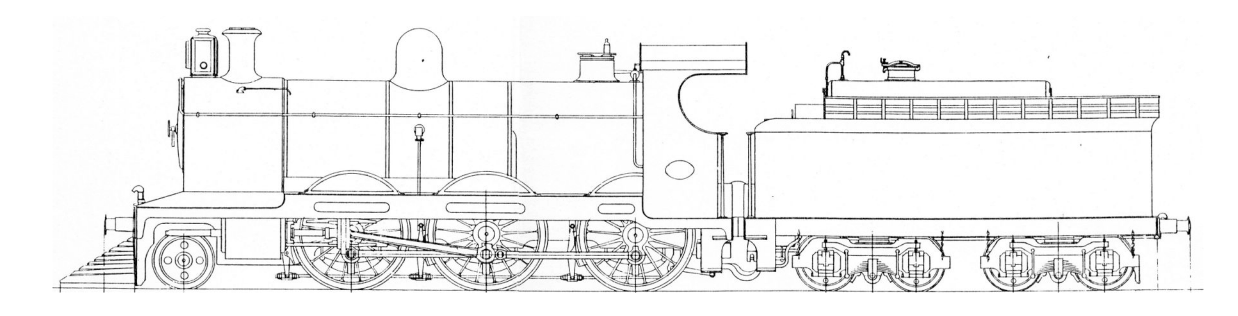
Clase G (Beyer Peacock 1881 y 1888). Las clases A y B del FCM eran similares



Clase L (Beyer Peacock 1894). Las clase F del FCM y
las locomotoras 4,6,7,8 de los FTE eran de similar porte.
El esquema la muestra ya convertida para consumo de fuel-oil.

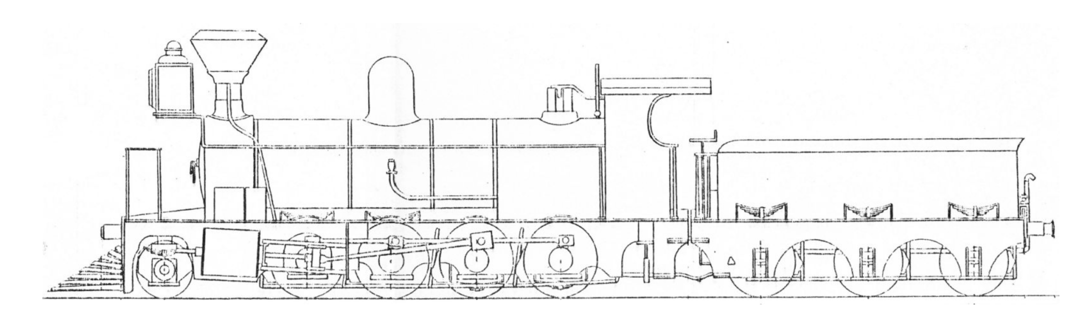


Clase N (Beyer Peacock 1905)

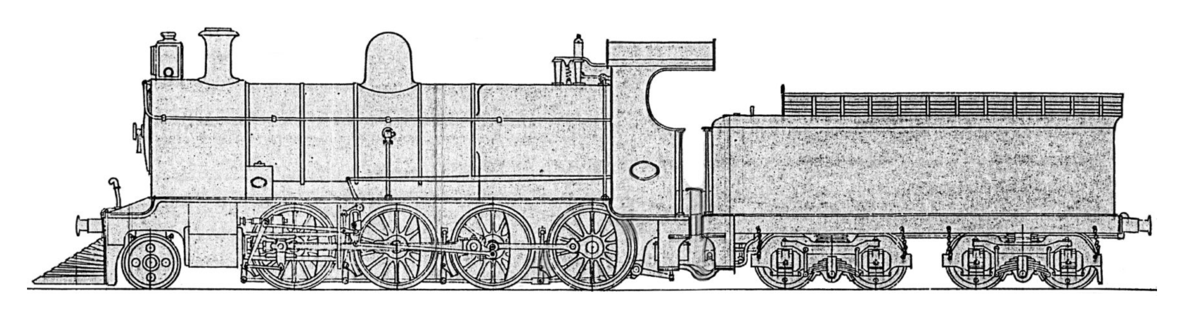


Clase F (Beyer Peacock 1915), ruedas grandes para trenes de pasajeros

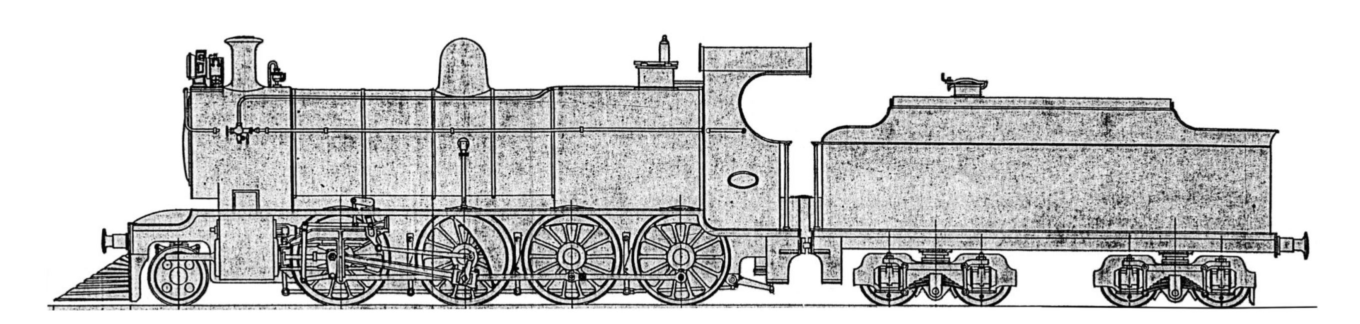
C) Evolución de las locomotoras de rodado 2-8-0 del FCCU:



Clase H (Beyer Peacock 1884)



Clase R (Beyer Peacock 1907)



Clase S (Hawthorn Leslie 1921 y Beyer Peacock 1929)

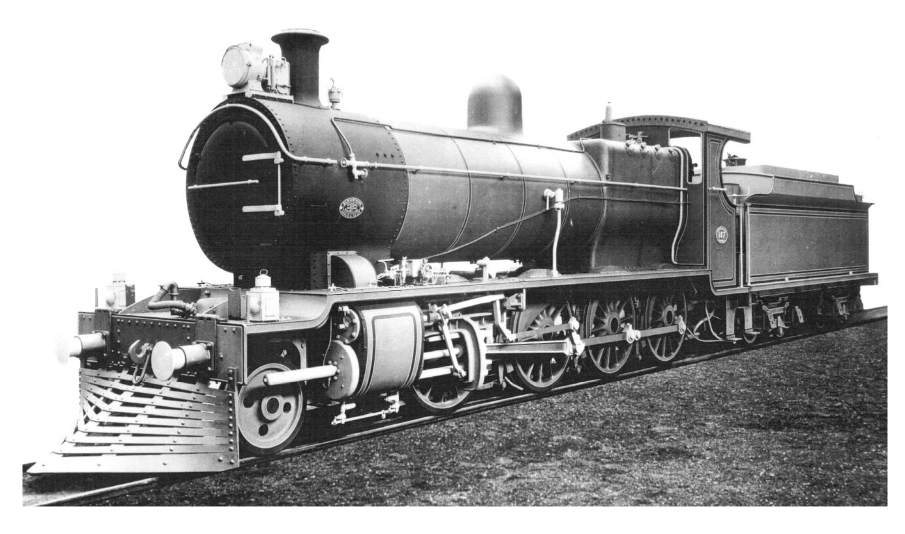
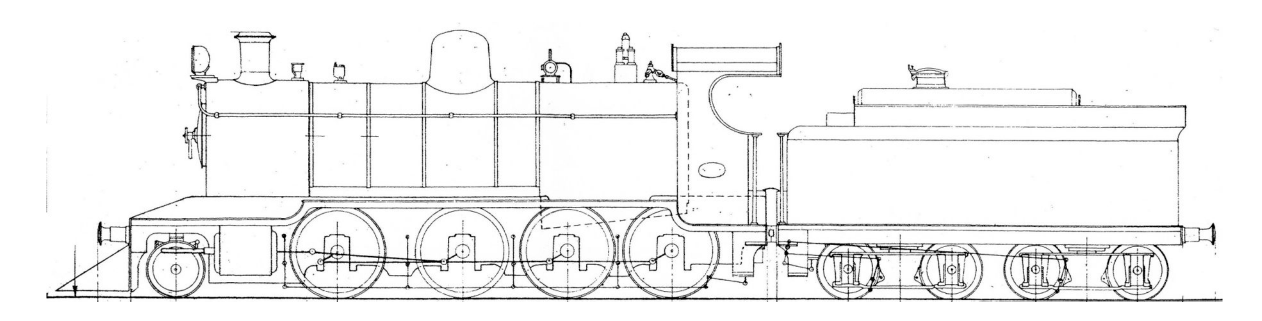
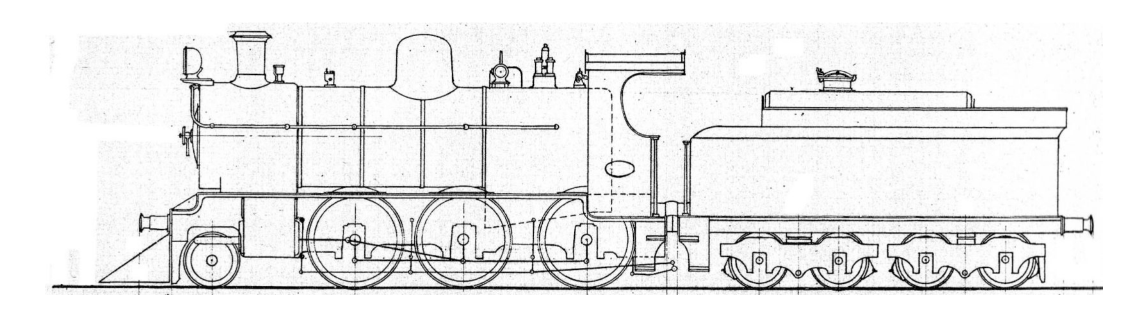


Fig. 11 - *Con sus 745 toneladas de capacidad de arrastre, la clase S fue la locomotora más potente del país hasta la nacionalización (foto: catálogo BP).*

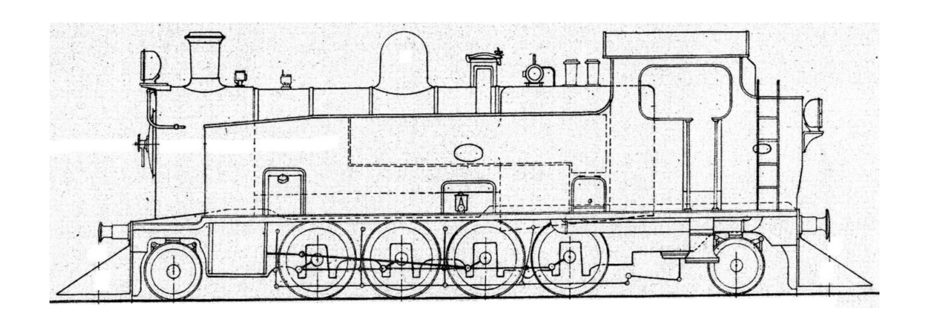
D) Las reconstrucciones de Paul C. Dewhurst:



Clase T1 (1937) a partir de la clase F



Clases N2 (1936) y N3 (1942)



Clase W (1941), a partir de la clase H

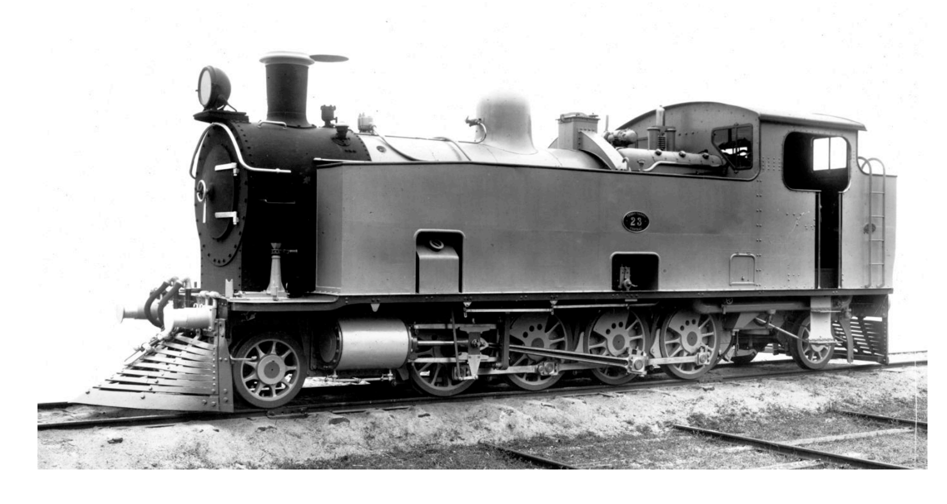


Fig. 12 - *Locomotora 23, luego de la reconstrucción de 1941 (foto Archivo SODRE).*

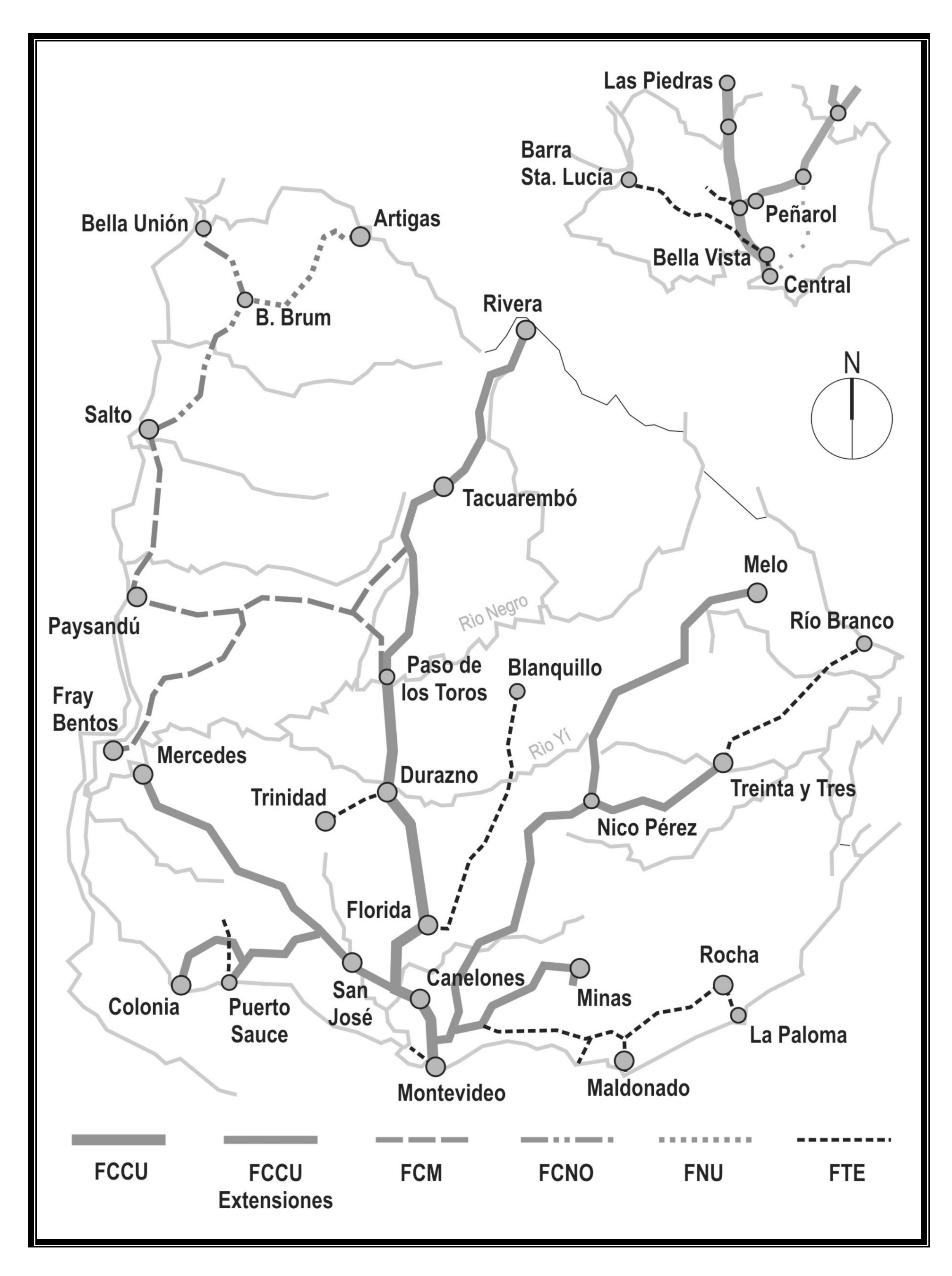


Fig. 13 - *La red de ferrocarriles de la República Oriental del Uruguay al momento de la nacionalización de las compañías británicas (1949).*

Referencias y bibliografía

Abreviaturas para los fabricantes de locomotoras:

AE = Avonside Engine Co.
BH = Black Hawthorn & Co.
BLW = Baldwin Locom. Works (USA).
BP = Beyer Peacock & Co.
Cross = Cross & Co.
Dübs = Dübs & Co.
Falcon = Falcon Engine and Car Works
HC = Hudswell Clarke
HE = Huslet Engine Co.
HL = Hawthorn Leslie & Co
KS = Kerr Stuart & Co.
Lima = Lima Locomotive Works
MW = Manning Wardle
NBL = North British Locom. Co.
RS = Robert Stephenson & Co.
SS = Sharp Stewart & Co.
TMC = Taunton Locomot, Manufact. Co.
VF = Vulcan Foundry

Abreviaturas para los fabricantes de material remolcado:

ACF = American Car & Foundry Co.
Ash = Ashbury Rwy. Carr. & Iron Co.
AtMet = Les Ateliers Métallurgiques
AtDyle = Soc. An. des Ateliers de la Dyle
Birm = Birmingham Rwy. Carr. & W. Co.
Bris = Bristol Wagon & Carr. Works Co.
BM = Brown, Marshalls & Co.
CAF = Compañía Auxiliar de FF. CC.
CCC = S. A. Cie. Centrale. de Constr.
Crav = Cravens Bros. Ltd.
Darl = Darlington Wagon Co.
D&B = Ste. An. de Trav. Dyle et Bacalan
FCCU = Talleres Bella Vista o Peñarol
FCM = Talleres Paysandú
FCNO = Talleres Salto
FTE = Talleres Empalme Olmos
GRTur = G. R. Turner Ltd.
Glo = Gloucester Rwy. Carr. & Wag. Co.
HH = Harlan, Hollingsworth & Co.
HN = Hurst, Nelson & Co.
Lan = Lancaster Wagon Co.
Metro = Metropolitan Rwy. C. & W. Co.
MCC = Middeltown Car Works Co.
Mid = Midland Rwy. Carr. & Wagon Co.
NW = Norddeutsche Waggonfabrik
Old = Oldbury Rwy. Carr. & Wagon Co.
RYPick = R. Y. Pickering
RF = Robert Faulds & Co.
TMC = Taunton Locomot. Manufact. Co.

Fuentes consultadas:

1. Carpetas de type-sketches, 1905 y 1943, Talleres Peñarol, CUR, AFE.
2. Listados de material rodante, CUR, FTE (1925, 1939), AFE.
3. Memorias CUR y MUR y correspondencia 1919-1921 y 1938.
4. Colección de itinerarios y anexos a los mismos: CUR 1910-1947, AFE 1952, 1957.
5. Reglamento general de empleados, FCCU, Montevideo, 1900.
6. Estadísticas de los FFCC de la República, Ministerio de fomento, Montevideo,1901.
7. Listados de Material Rodante del FCNO, FCM y FCN, c. 1933 y 1950.
8. Notas periodísticas de distintas épocas.
9. Archivos fotográficos de Marcelo Benoit, Fabián Iglesias y de los autores.
10. Colección fotográfica Gloucestershire Archives. Gloucester County Council, UK.
11. Colección fotográfica Museum of Science and Industry (MOSI), Manchester, UK.
12. Archivo on-line Vulcan Foundry (www.enuii.org/vulcan_foundry)
13. “The Locomotive”, artículos referidos al Uruguay (15/4/1939, 14/3/1942, 15/3/45, entre otros).
14. "The Beyer Peacock Quarterly Magazine", Julio de 1930.